



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 335]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 29, 2015/आश्विन 7, 1937

No. 335]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 29, 2015/ASVINA 7, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 सितम्बर, 2015

संख्या: टीएएमपी/44/2015-पीपीटी.— महापत्तन प्रशुल्क अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद् द्वारा 30 सितम्बर, 2013 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013- विविध के द्वारा राजपत्र संख्या 254 में प्रकाशित हुए महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के संशोधित दिशा-निर्देश 2013 के अन्तर्गत, बीओटी आधार पर परादीप पत्तन न्यास की सीक्यू-1 और 2 बर्थ के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए परादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या टीएएमपी/44/2015-पीपीटी

परादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- I. श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- II. श्री सी.बी सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(आज सितम्बर 2015 के चौथे दिन पारित)

यह मामला परादीप पत्तन न्यास के सीक्यू-1 और 2 बर्थ के बीओटी आधार पर मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. प्राधिकरण ने 14 जुलाई 2008 को आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी पारित किया था, जिसके द्वारा परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) स्थित डीप ड्रॉट लौह अयस्क एक बर्थ और डीप ड्राट कोयला बर्थ के लिए 26 फरवरी 2008 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध द्वारा महापत्तनों स्थित पीपीटी परियोजनाओं की स्थापना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसरण में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए थे। यह आदेश भारत के राजपत्र में 16 अगस्त 2008 के राजपत्र संख्या 133 में अधिसूचित हुआ था।

2.2. पोटपरिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 31 जुलाई, 2013 के पत्र संख्या पीआर-14091/16/2012-पीजी के अन्तर्गत महापत्तन अधिनियम की धारा 111 के अन्तर्गत 31 जुलाई, 2013 को “महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी दिशा-निर्देश, 2013” जारी किए थे। एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 111 के अन्तर्गत (एमओएस) द्वारा जारी नीति निर्देशों के अनुसरण में, उपरोक्त दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 8 अगस्त, 2013 को अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013- विविध द्वारा राजपत्र संख्या 214 में अधिसूचित किए गए थे। उपरोक्त दिशानिर्देश 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हो गए।

2.3. तत्पश्चात्, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अन्तर्गत महापत्तनों स्थित परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण संशोधित दिशा-निर्देश जारी किए और इन्हें 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी किया। कथित संशोधित दिशा-निर्देश भारत के राजपत्र में 30 सितम्बर, 2013 के राजपत्र संख्या 254 में अधिसूचित किए गए थे।

3.1. इस पृष्ठभूमि में परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने अपने 9 जून, 2015 के पत्र के साथ महापत्तन न्यासों स्थित पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के अन्तर्गत पीपीटी स्थित “सीक्यू 1 व 2 बर्थों के वीओटी आधार पर मशीनीकरण” के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना जारी करने का प्रस्ताव भेजा है।

3.2. पीपीटी ने अपने 9 जून 2015 के प्रस्ताव में बर्थ संख्या सीक्यू 1 व 2 बर्थों के मशीनीकरण का प्रस्ताव रखा जिससे वे कोयला, चूना-पत्थर और डोलोमाइट का प्रहस्तन करने में सक्षम हो सकें। इस संबंध में पीपीटी ने दो भिन्न पत्तनों से संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया। कोयले के मामले में पीपीटी ने 16 अगस्त, 2008 के आदेश संख्या टीएमपी/18/2008 पीपीटी के द्वारा पीपीटी के लिए अधिसूचित कोयला बर्थ के लिए प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया। और चूना-पत्थर के मामले में, पीपीटी ने 28 फरवरी, 2013 के आदेश संख्या टीएमपी/51/2012 वीपीटी के द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के लिए चूना-पत्थर के लिए अधिसूचित, डोलोमाइट के मामले में पीपीटी ने, डोलोमाइट की प्रहस्तन दर चूना-पत्थर के समान होने के आधार पर, वीपीटी के मामले में चूना-पत्थर के लिए अनुमोदित प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया।

3.3. प्रस्ताव की संवीक्षा करने पर, यह देखा गया था कि पीपीटी ने कोयला, चूना-पत्थर और डोलोमाइट युक्त कार्गो के संयोजन के प्रहस्तन की संकल्पना की है। यह भी देखा कि कोयले के मामले में इसने अपने ही अप्रकट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया है जो पूर्णरूपेण कोयला बर्थ के लिए निर्धारित किया गया था। इसके अतिरिक्त, चूना-पत्थर और डोलोमाइट के मामले में, पीपीटी ने केवल चूना-पत्थर के लिए वीपीटी के आदेश में निर्धारित दरों को अपनाने का प्रस्ताव किया है। 2013 के दिशा-निर्देश का खण्ड 2.2 यह अपेक्षा करता है कि पत्तन “उस वस्तु” के लिए अपने पत्तन में उपलब्ध अथवा निकटवर्ती पत्तन के अप्रकट प्रशुल्क अपना सकता है न कि भिन्न प्रकार की वस्तुओं के लिए भिन्न महापत्तन न्यासों के अप्रकट प्रशुल्कों को अपनाना। इसके अतिरिक्त, पीपीटी ने दरों को अपनाने का कोई औचित्य नहीं बताया है। इस प्रकार, पीपीटी के प्रस्ताव को 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में निहित विनिर्दिष्टों के अनुसार उपयुक्त नहीं पाया गया। तदनुसार पीपीटी से हमारे 17 जून 2015 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 2013 के दिशा-निर्देशों में किए गए उपबंधों के संदर्भ में अपने प्रस्ताव पर फिर से विचार करें और यह अनुरोध भी किया गया कि वह किसी अन्य महापत्तन न्यास के कार्गो के इसी संयोजन के लिए अर्थात् कोयला, चूना-पत्थर और डोलोमाइट 2013 के दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत निर्धारित अप्रकट प्रशुल्क अपनाए। यदि बहुप्रयोजन कार्गो के प्रस्तावित संयोजन के लिए प्रशुल्क किसी पत्तन में उपलब्ध नहीं होता, तो पत्तन का अनुरोध किया गया है कि वह बहुप्रयोजनीय कार्गो के प्रस्तावित संयोजन के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करे। पीपीटी को यह भी सूचित किया गया कि जब पीपीटी से संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा तो उस पर कार्यवाई की जाएगी।

3.4. इस संबंध में, पीपीटी ने अपने 14 अगस्त, 2015 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया। हमारे 17 जून, 2015 के पत्र के द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण तथा पीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर को निम्नवत सारणीबद्ध किया जाता है।

क्रम संख्या	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	पीपीटी का उत्तर
1.	यह देखा गया है कि पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में अपनी बर्थ संख्या सीक्यू 1 और 2 को मशीनीकृत करने का प्रस्ताव किया है ताकि यह कोयला, चूना-पत्थर और डोलोमाइट का प्रहस्तन करने में सक्षम हो सके। इस संबंध में पीपीटी ने दो भिन्न पत्तनों के संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव किया है। कोयले के संदर्भ में पीपीटी ने 16 अगस्त, 2008 के आदेश सं. टीएमपी/18/2008- पीपीटी के द्वारा पीपीटी के लिए अधिसूचित कोयला बर्थ के प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव रखा है। चूना-पत्थर के संदर्भ में पीपीटी ने 26 फरवरी, 2013 के आदेश संख्या टीएमपी/51/2012- वीपीटी द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के लिए चूना-पत्थर के अधिसूचित प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव रखा है। इसके अतिरिक्त, डोलोमाइट की प्रहस्तन दरें चूना-पत्थर के समान ही	वर्तमान प्रस्ताव बुनियादी तौर पर कोयला उतराई टर्मिनल है जिसमें चूना-पत्थर और डोलोमाइट की उतराई की अनुमति भी दी जा सकेगी। लगभग 90% यातायात व क्षमता उपयोग कोयले के आयात से सम्बद्ध है और शेष 10% डोलोमाइट और चूना-पत्थर दोनों के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने 16 अगस्त, 2008 के आदेश संख्या टीएमपी/18/2008 पीपीटी के द्वारा पहले ही परादीप पत्तन पर 10 एमपीटीए क्षमता के कोयला उतराई टर्मिनल के लिए प्रशुल्क लागू किए थे।

	<p>होती है, बीपीटी के मामले में अनुमोदित चूना-पत्थर के प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव है।</p> <p>पीपीटी ने 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 के खण्ड 2.2 पर विश्वास किया है। खण्ड 2.2, अन्य बातों के साथ यह निर्दिष्ट करता है कि यदि उस महापत्तन पर “उस वस्तु” के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है तो संबंधित महापत्तन न्यास महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को 2008 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत किसी अन्य महापत्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क को जो कि उस वस्तु के लिए उपयुक्त प्रतिनिधित्व करता हो व्यौरा देते हुए और पर्याप्त औचित्य बताते हुए निर्धारित करने का प्रस्ताव कर सकता है।</p> <p>यद्यपि पीपीटी ने कोयला, चूना-पत्थर और डोलोमाइट के संयुक्त कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की है, इसने कोयले के मामले में अपने स्वयं के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाए जाने का प्रस्ताव किया है जो कि एक सम्पूर्ण कोयला बर्थ के लिए निर्धारित किया गया था। इसके अतिरिक्त, चूना-पत्थर के मामले में, पीपीटी ने बीटीपी के आदेश से केवल चूना पत्थर की दर को अपनाने का प्रस्ताव किया है जिसमें अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के लिए किया गया था जहां बहुविध कार्गो को जैसे, मेंगनीज और बाक्सजाइट, जिप्सम, वीएफ स्लैग और अयस्क (लौह अयस्क को छोड़कर) और इलेमाइट सैंड, प्रहस्त किया जाता है।</p> <p>2013 के दिशा-निर्देशों का खण्ड 2.2 पत्तन से अपेक्षा करता है कि “उस वस्तु” के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाए जो उसके स्वयं के पत्तन में अथवा नजदीकी पत्तन में उपलब्ध है और यह भिन्न प्रकार की वस्तुओं के लिए भिन्न-भिन्न महापत्तन न्यासों से अपफ्रंट प्रशुल्कों का चयन करे। इसके अतिरिक्त पीपीटी ने इन दरों को अपनाने के लिए कोई औचित्य भी नहीं दिया है। इसलिए पीपीटी का प्रस्ताव 2013 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में निहित उपबंधों में फिट नहीं होता है। इस संबंध में यह स्मरण कराया जाता है कि किसी अन्य मामले में बहुउद्देशीय बर्थ के विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पीपीटी से जनवरी, 2014 में प्राप्त प्रस्ताव के संदर्भ में यह स्थिति हमारे 24 जनवरी, 2014 के पत्र संख्या टीएएमपी/10/2014- पीपीटी द्वारा पीपीटी के ध्यान में लायी गई थी।</p>	<p>अतः अब यह उसी वस्तु के लिए उपलब्ध अधिसूचित प्रशुल्क, जैसा कि ऊपर बताया गया है। “परादीप पत्तन पर बीओटी आधार पर सीक्यू 1 और सीक्यू 2 बर्थों के मशीनीकरण” की पीपीटी (डीप ड्रोट कोयला बर्थ का विकास) स्थित “कार्यान्वयनाधीन परियोजना” के लिए अपनाने और सूचकांकन करने का प्रस्ताव है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, यह वांछनीय है कि दोनों ही परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क एक समान रखे जाएं क्योंकि दोनों ही परियोजनाएं मशीनीकृत उतरायी टर्मिनल है और समान उपस्कर लगे हुए हैं। चूना-पत्थर और डोलोमाइट के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार भी कोयला प्रभारों के समान ही रखे जा सकते हैं क्योंकि प्रहस्तन दरें और निष्पादन मानक भी वहीं होंगे जो कोयले के हैं।</p> <p>तदनुसार, वर्तमान प्रस्ताव में ऊपर दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर सुधार किया गया है।</p>
2.	<p>इसके अतिरिक्त, पीपीटीद्वारा प्रस्तुत परियोजना ब्यूरे की सूचना से यह देखा जा सकता है कि परियोजना की लागत का आकलन 1103.42 करोड़ रुपये है। इस संबंध में, यह स्पष्ट नहीं होता कि क्या पीपीटी उसके द्वारा प्रस्तावित दरों के अपनाने से वह स्वयं संतुष्ट है कि संभावित प्रचालक:</p>	<p>तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट बनायी गई है जिसमें परियोजना/ आरआर निकाला गया है। टीइएफआर के अनुसार वर्तमान प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर परियोजना संतोषजनक प्रतिफल प्रदान करती है।</p>

<p>(i) इस स्थिति में होगा कि वह प्रचालन लागत और 1103.42 करोड़ रुपये के निवेश पर 16% प्रतिफल वसूल कर सके।</p> <p>(ii) वह प्रचालन लागत और पूंजी निवेश पर 16% प्रतिफल से अधिक वसूल नहीं कर सकेंगे परिणामतः क्या अप्रत्याशित लाभ होगा।</p>	
--	--

4.1. इस प्रष्ठभूमि में, और जैसा कि ऊपर बताया गया है, पीपीटी ने अपने 14 अगस्त, 2015 के पत्र द्वारा अपने प्रस्ताव में सुधार किया है।

4.2. पीपीटी ने अपने 14 अगस्त, 2015 के पत्र में जो अन्य मुख्य मुद्दे उठाए हैं, उनका सारांश इस प्रकार है:

- (i) 9 जून, 2015 के अप्रेंट प्रशुल्क प्रस्ताव में, पत्तन ने दो भिन्न पत्तनों, अर्थात् पीपीटी और वीपीटी कोयला चूना-पत्थर और डोलोमाइट के संदर्भ प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव रखा था।
- (ii) प्रत्युत्तर में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अपने 17 जून, 2015 के पत्र के द्वारा सूचित किया गया था कि केवल एक पत्तन के प्रशुल्क पर विचार करते हुए प्रस्ताव को सुधारा जाए।
- (iii) उक्त के अनुसरण में, प्रस्ताव में सुधार किया गया और वर्तमान प्रस्ताव के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 16 अगस्त, 2008 को मामला संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी के द्वारा डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iv) यहां यह उल्लेखनीय है कि कोयला आयात की तुलना में सीक्यू 1 और 2 बर्थों के मशीनीकरण की वर्तमान परियोजनाओं में चूना-पत्थर और डोलोमाइट की प्रमात्रा नाममात्र की है, अतः उन्हीं अप्रेंट प्रशुल्क को अपनाना वांछनीय होगा।
- (v) पीपीटी बोर्ड ने प्रचलित सूचकांकन के पश्चात वीओटी आधार पर पीपीटी स्थित सीक्यू 1 और 2 बर्थों के मशीनीकरण में कोयला, डोलोमाइट और चूना-पत्थर के प्रहस्तन के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा 16 अगस्त, 2008 को मामला संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी द्वारा डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क पर विचार करके प्रस्ताव में सुधार करने का संकल्प पारित किया।

4.3. पीपीटी के प्रस्ताव में पाए गए अन्य मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) परियोजना 20 एमटीपीए की टर्मिनल क्षमता के साथ 1103.42 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से हर प्रकार के आयातित कोयले, डोलोमाइट और चूना-पत्थर के प्रहस्तन के लिए परादीप पत्तन स्थित सेंट्रल क्रे की वर्तमान बर्थों (485 मीटर) के मशीनीकरण की है। बुनियादी तौर पर सुविधा कोयला उतरायी की है जिसमें चूना-पत्थर और डोलोमाइट आदि को भी उतरायी के लिए अनुमति दी जा सकती है। अनुमानतः 90% क्षमता का उपयोग कोयला आयात से सम्बद्ध है और शेष 10% डोलोमाइट और चूना-पत्थर आदि के लिए है।
- (ii) इस परियोजना के लिए प्रस्तावित उपस्करों में 4 नग शिपलोडर, 2 नग स्टैकर शामिल हैं। इस सुविधा के विकास के लिए ग्राही को 25.96 हेक्टेयर क्षेत्र का स्टॉकिंग क्षेत्र उपलब्ध कराया जाएगा।
- (iii) इसके अतिरिक्त, चूना-पत्थर और डोलोमाइट के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार कोयले के समान ही रखे गए हैं, क्योंकि यह समझा गया है कि चूना पत्थर और डोलोमाइट की प्रहस्तन दरें और निष्पादन मानक कोयले के समान ही हैं। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रहस्तन प्रभारों के मानदण्ड “महापत्तन न्यासों में पीपीटी परियोजना के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश 2008” में कोयला, चूना-पत्थर और खनिजों को एक ही श्रेणी में रखा गया है।
- (iv) पीटी ने 16 अगस्त, 2008 को मामला संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी के द्वारा पीपीटी (डीप ड्रॉट कोयला बर्थ का वीओटी आधार पर विकास) के लिए उपलब्ध अधिसूचित प्रशुल्क को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अप्रैल, 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/12/2009-विविध के द्वारा दिए गए सूचकांकन मानदण्डों के अनुसार 35.08% की दर लागू करके अपनाने के प्रस्ताव के साथ-साथ डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए अधिसूचित निष्पादन मानकों को सम्पूर्णतः अपनाने का प्रस्ताव है।

5. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

- (i) इस प्राधिकरण ने 14 जुलाई, 2008 को आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी पारित किया था जिसमें अन्य बातों के साथ, पीपीटी स्थित डीप ड्रॉट कोयला बर्थ में तापीय कोयले और अन्य कोयले के अपफ्रंट प्रशुल्कों का निर्धारण, महापत्तनों में पीपीटी परियोजनाओं की स्थापना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2008 के अनुसरण में किया था।
- (ii) संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सरकार द्वारा घोषित संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 का खण्ड 2.2 में अन्य बातों के साथ यह निर्दिष्ट करता है कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि किसी महापत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो अथवा सम्बद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित करने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो सम्बद्ध महापत्तन न्यास, ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य बताते हुए किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव भेज सकते हैं जो उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता है।
- (iii) संदर्भाधीन मामले में, पीपीटी कोयला उतरायी टर्मिनल स्थापित करने की परिकल्पना करता है जिसमें चूना-पत्थर और डोलोमाइट को भी लगभग 10% क्षमता का प्रहस्तन करने का विचार भी रखता है। इस संबंध में, पीपीटी आरम्भ में कोयले के लिए अपने ही अपफ्रंट प्रशुल्क को और चूना पत्थर और डोलोमाइट के लिए पीपीटी स्थित चूना-पत्थर के लिए उपलब्ध दरों को अपनाने की मंशा रखता था। तत्पश्चात्, पीपीटी ने प्रस्तावित सुविधा में सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के मामले में 16 अगस्त, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2008-पीपीटी द्वारा तापीय कोयले के लिए निर्धारित अपने ही अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया। पीपीटी के अनुसार, लगभग 90% क्षमता का उपयोग कोयला आयात के लिए होता है शेष 10% मात्र ही डोलोमाइट और चूना-पत्थर के लिए किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, पीपीटी के अनुसार डोलोमाइट और चूना-पत्थर के संबंध में प्रहस्तन दर और निष्पादन मानक वहीं होंगे जो कोयले के हैं यह ध्यान देने योग्य है कि कोयला, चूना-पत्थर, खनिजों आदि के लिए कार्गो प्रहस्तन दर के मानदण्ड 10,000 टन प्रति दिन पर समान है जैसा कि प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 में निर्धारित है। इसलिए, पीपीटी ने वर्ष 2008 में कोयले के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क को प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तन के लिए परिकल्पित सभी प्रकार के कार्गो अर्थात्, कोयला, डोलोमाइट और चूना-पत्थर के लिए अपनाने का प्रस्ताव किया। पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य और पत्तन के चूना-पत्थर और डोलोमाइट को कोयले के समान समझने के निर्णय पर विश्वास करते हुए कोयले के प्रशुल्क को डोलोमाइट और चूना-पत्थर के लिए अपनाने के पीपीटी का प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।
- (iv) पीपीटी ने संकेत दिया है कि परियोजना की पूंजी लागत अनुमानतः 1103.42 करोड़ रुपये होगी। पत्तन से मांगे गए एक विशिष्ट स्पष्टीकरण के बारे में कि क्या उसने स्वयं यह सुनिश्चित किया है कि प्रत्याशित वीओटी प्रचालक इस स्थिति में होगा कि वह ग्राह्य प्रचालन लागत और पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के अपनाए जाने से उसे लगाई गई पूंजी पर 16% के अनुज्ञेय प्रतिफल से वसूली करने की स्थिति में होगा और साथ ही यह भी संतुष्ट किया है कि प्रचालक ग्राह्य प्रचालन लागत और 16% के प्रतिफल अनुज्ञेय दरों से अधिक वसूली नहीं करेगा, पीपीटी ने बताया है कि तकनीकी- आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट में परियोजना आईआरआर के अनुसार परियोजना प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर संतोषजनक प्रतिफल देगी। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (v) 2013 के संशोधित दिशा-निर्देश यह निर्दिष्ट करते हैं कि संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने समय, 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत निर्धारित प्रशुल्क को कथित दिशा-निर्देशों में वर्ष की 1 जनवरी से, जैसा कि 2008 के दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत इस प्राधिकरण द्वारा जारी संगत प्रशुल्क आदेश में निर्धारित किया गया है, से अनुवर्ती संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए क्योंकि उस समय प्रसंगाधीन विशिष्ट परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किए जा रहे होते हैं। पीपीटी की डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क जुलाई, 2008 में अधिसूचित किए गए थे। पीपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची विशिष्ट रूप से यह वर्णन करती है कि कथित आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क दरों को सूचकांकन के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2008 होगा। तदनुसार, पीपीटी ने जुलाई, 2008 के आदेश के द्वारा पीपीटी स्थित डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए अनुमोदित प्रशुल्क पर 35.08% का सूचकांकन कारक लागू किया है। यह सूचकांकन कारक हमारे द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को सूचित सूचकांकन कारक के रूप में देखा जा सकता है जो 1 जनवरी, 2008 को आधार डब्ल्यूपीआई के साथ वर्ष 2015 में संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुप्रयोजनीय है। इस प्रकार, प्रस्तावित सुविधा में, कोयला, डोलोमाइट और चूना-पत्थर के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क, जैसा पीपीटी ने निकाला है, वर्ष 2015 के लिए यथा अनुप्रयोजनीय सूचकांकन कारक पर आधारित है, ठीक पाया गया है।
- (vi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, पीपीटी ने, पीपीटी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के एक भाग के रूप में परिभाषाएं और सामान्य निबंधन व शर्तें प्रस्तावित की हैं। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि पीपीटी स्थित डीप ड्रॉट कोयला बर्थ के लिए जुलाई, 2008 में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भण्डारण प्रभारों और बर्थ किराया प्रभारों के लगाए जाने को शामिल करने के लिए कोई परिभाषा, निबंधन व शर्तें और विभिन्न

सोपाधिकताएं निर्धारित नहीं की गई थीं, जो सामान्यता विभिन्न महापत्तन न्यासों की अप्रुत प्रशुलक अनुसूची में निर्धारित की जाती हैं। लेकिन, बाद में, पीपीटी में कोयला प्रहस्तन के लिए ईक्यू 1, 2 और 3 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुलक अधिसूचित करते समय, जो वर्ष 2008 में पीपीटी के लिए कोयला प्रहस्तन के लिए अप्रुत प्रशुलक को अपनाए जाने पर आधारित थीं, सभी प्रभारों की उगाही को शासित करने वाली परिभाषाएं, निबंधन व आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी के एक भाग के रूप में संदर्भ प्रशुलक अनुसूची में निर्धारित की गई थीं। यह पाया गया है कि पीपीटी ने भी वर्तमान संदर्भ प्रशुलक अनुसूची में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भण्डारण प्रभारों और बर्थ किराया प्रभारों की उगाही को शासित करने वाली वही परिभाषाएं, निबंधन व शर्तें और अन्य सभी सोपाधिकताएं प्रस्तावित की है जो पीपीटी संदर्भ प्रशुलक अनुसूची (21 फरवरी, 2014 का आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी) के एक भाग के रूप में यथाप्रस्तावित, परिभाषाएं और सोपाधिकताएं अनुमोदित की जाती हैं।

इसके अतिरिक्त, खण्ड-3 प्रस्तावित दरमानों के कार्गो प्रहस्तन-प्रभार में निर्धारित टिप्पणी में, पीपीटी ने एक वाक्य, "रेलवे वैगनों से कार्गो के उतारने के पश्चात का समय" अन्तर्विष्ट किया है जो 21 फरवरी, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी में निर्धारित वाक्य के समान ही है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि फरवरी 2014 की संदर्भ-प्रशुलक अनुसूची कार्गो के निर्यात से संबंधित है जबकि वर्तमान प्रस्ताव कार्गो के आयात से संबंधित है। उक्त वाक्य पीपीटी द्वारा वर्तमान संदर्भ प्रशुलक अनुसूची तैयार करते समय गलती से जोड़ दिया गया प्रतीत होता है। इस स्थिति को देखते हुए प्रस्ताव में कथित वाक्य का लोप किया जाता है।

- (vii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर, 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशा-निर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। एमओएस ने स्पष्ट किया है कि उक्त दिशा-निर्देश जारी किए जाने की तारीख अर्थात् 4 सितम्बर, 2014 से लागू होंगे। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जन के द्वारा अन्य के साथ वर्तमान एसओआर में निर्धारित "तटीय पोत" की परिभाषा को निम्नवत प्रतिस्थापित कर दिया:

"तटीय पोत" का अर्थ होगा पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए वैद्य तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूरी तरह से विनियुक्त कोई पोत होगा।"

इसलिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को "तटीय पोत" की उपरोक्त परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया गया है।

- (viii) 2013 के संशोधित प्रशुलक दिशा-निर्देश क खण्ड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुलक भी निर्धारित करे। हालांकि, 2013 के संशोधित दिशा-निर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते कि वह पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों की गहराई में जाए, फिर भी यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन यथोचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे।

निष्पादन मानकों के संदर्भ में, पीपीटी ने प्रति बर्थ सकल बर्थ निर्गत 48000 टन प्रति दिन का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने यह भी बताया है कि सकल बर्थ निर्गत का परिकलन एक माह में पोत से प्रहस्तित कुल कार्गो की पोत द्वारा टर्मिनल में लगाए गए समय से विभक्त करने और उस टर्मिनल पर उस महीने में पोतों के कार्यकारी दिवसों की संख्या से गुणा करने किया जाना चाहिए। पोत घण्टों से कार्यकारी दिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय 4 घण्टे की बर्थ छूट को कुल घण्टों में से घटा दिया जाना चाहिए। 48000 टन प्रतिदिन का सकल बर्थ निर्गत कैपसाइज पोतों (50000 टन) और पनामा पोतों (35000 टन) के औसत निर्गत पर आधारित प्रतीत होता है जो कि कैपसाइज पोतों और पैनामैक्स पोतों के 80:20 के भाग पर आधारित है जैसा कि पीपीटी के डीप ड्रॉट कोयला बर्थ की इष्टतम क्षमता में विश्वास रखा गया था। पीपीटी द्वारा सकल बर्थ निर्गत के संदर्भ से यथाप्रस्तावित निष्पादन मानकों पर विश्वास किया जाता है।

- (ix) "अस्थायी भण्डारण स्थान" के लिए निष्पादन मानक निर्धारण के संबंध में, पीपीटी ने उल्लेख किया है कि सभी प्रकार के कोयले के लिए अस्थायी स्थान समय 10 दिन होगा और कि डोलोमाइट और चूनापत्थर के लिए यह वैगन लदान प्रचालन आरंभ होने तक 30 दिन होगा। पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित कोयले, डोलोमाइट और चूना-पत्थर के लिए अस्थायी स्थान समय पर विश्वास किया जाता है।
- (x) पीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित लौटने का समय प्राप्ति/सुपुर्दगी संचालन के एकल संचालन के लिए 10 घण्टे और साथ ही दोहरे संचालन के लिए 18 घण्टे निर्धारित किए जाते हैं।
- (xi) निष्पादन मानकों के संबंध में, जैसे कि उपर बताए गए हैं, यह उल्लेख करना संगत होगा कि सकल बर्थ निर्गत, अस्थायी भण्डारण स्थान समय और लौटने के समय से संबंधित 21 फरवरी, 2014 की पीपीटी आदेश संख्या टीएएमपी/12/2014-पीपीटी यथा-निर्धारित क्रोड निष्पादन मानक प्रतिमानों को धारित करते समय पीपीटी ने प्रस्तावित निष्पादन मानक अधिक विवरणात्मक और विस्तृत रूप में दिए हैं। यह मानते हुए कि क्रोड निष्पादन मानक प्रतिमान वही हैं, उक्त प्रतिमानों के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित विवरण को भी शामिल किया जाता है।

- (xii) निष्पादन मानकों की अनुसूची में, पीपीटी ने निष्पादन मूल्यांकन और निर्णीत हर्जानों के परिकलन से संबंधित सोपाधिकताएं निर्धारित की हैं जो यह स्पष्ट करती हैं कि निष्पादन मूल्यांकन ग्राही द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों की और/अथवा ग्राही के रिकार्डों और/अथवा ग्राही प्राधिकरण द्वारा जांच-पड़ताल रिपोर्टों की तिमाही समीक्षा द्वारा किया जायेगा। ग्राही को औसत निष्पादन में प्रत्येक 10% (दस प्रतिशत) की कमी पर संबंधित तिमाही के लिए सकल राजस्व का 1% (एक प्रतिशत) की दर से निकाला गया निर्णीत हर्जाना देना होगा।

उक्त सोपाधिकता रियायत करार करने वाले पक्षों के बीच संगत पायी गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक अनुसूची में ऐसी सोपाधिकताएं निर्धारित करना जरूरी नहीं है जो कन्सैशनिंग प्राधिकारी द्वारा ग्राही की रिपोर्टों की समीक्षा और निर्णीत हर्जाने के भुगतान को शासित करती हों। यदि पीपीटी ऐसा चाहता है कि ये सोपाधिकताएं पक्षों द्वारा किये जाने वाले रियायत करार का एक भाग हो सकती हैं इसलिए इन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों में अंतर्विष्ट नहीं किया जाता है।

- 6.1. उपरोक्त के अधीन संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को आशोधित कर दिया गया है।
- 6.2. आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक - 1** के रूप में और सी क्यू 1 और 2 बर्थों के पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित मशीनीकरण के लिए निष्पादन मानक **अनुलग्नक - 2** पर संलग्न है।
- 6.3. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी स्थित सीक्यू 1 और 2 बर्थ के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करता है तथा इन्हें निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।
- 6.4. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीटी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, पीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीटी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करारनामा में उल्लेख करे।
- 7.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधितिम सीमा होगी। प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि, पीपीटी प्रचालक, प्रचालन से दूसरे वर्ष से आगे के लिए, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित वित्तीय वर्ष से अधिक निष्पादकता मानकों के साथ (निष्पादना संबद्ध प्रशुल्क) आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से 90 दिन पूर्व करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादकता संबद्ध प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- 7.2. परियोजना के रियायत करार के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि रियायत कारानामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।
- 7.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के पैरा 5 में यथा सारांशित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर पीपीटी के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- 7.4. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करारनामा में यथा समाविष्ट निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।
- 7.5. पीपीटी के विचारों को जान लेने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि रियायत करार में समाविष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- 7.6. निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क

प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2013 के साथ संबद्ध अनुलग्नक में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होगा।

7.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्रचालन से प्राप्त कार्य- निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रचालक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ 1 मार्च तक निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

7.8. यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरान्त अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और पीपीटी को निष्कर्ष भेज जाएंगे। पीपीटी तत्संबद्धी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

7.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को रियायत करार अग्रेषित करेगा जिसे प्राधिकरण की वेबसाइट पर डाला जाएगा।

7.10. पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, पोत बर्थ दिवस आउटपुट, पोतों का औसत टर्न-अराउंड समय, औसत प्रति बर्थ प्रतीक्ष समय और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

7.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई ऐसी सभी सूचनाएं अपनी वेबसाइट में प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील आंकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में पीपीपी प्रचालक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा. /143 /2015(221)]

अनुलग्नक - I

संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

परादीप पत्तन न्यास में सी क्यू 1 व 2 बर्थों का मशीनीकरण

1.1. परिभाषाएं

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) "तटीय पोत" से तात्पर्य है सक्षम प्राधिकारी/ पोतपरिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस धारक कोई भी पोत केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है।
- (ii) "विदेशगामी पोत" से तात्पर्य तटीयपोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) "दिन" से तात्पर्य वह अवधि जो सुबह 6.00 बजे से शुरू होकर दूसरे दिन की सुबह 6.00 बजे तक है।

1.2. सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से "तटीय" अथवा " विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक फैक्टर होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके उदगम की, इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

- (ii) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनुरूप प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।
- (ख) तापीय कोयले को छोड़कर शेष सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से ज्यादा नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती दरें पोत से तट तक अंतरण और क्वे से /को भंडारण यार्ड को/ से अंतरण के लिए पोत घाट शुल्क समेत सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर, लगायी जानी चाहिए।
- (घ) विदेशी पत्तन से आने वाले कार्गो पर जो बाद में, भारतीय पोत 'ख' को पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, उसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायत प्रभार जाएंगे। दूसरे शब्दों में तटीय यात्रा पर जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पोतों से/ को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत का अर्हक होगा।
- (iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज
- (क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
- (ख) दंड-ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक की उच्चतम ऋण दर से 2% ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति इनमें से जो भी बाद में हो से 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा। जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/जहां प्रभारों का भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में दिया गया हो।
- (iv) सकल वजन की गणना करने में अथवा किसी अलग वस्तु/मद के आयतन अथवा क्षमता को मापने में 0.5 तक की और इसे शामिल करते हुए प्रत्येक अंश 0.5 इकाई गिनी जायेगी और 0.5 से बड़ी भिन्न इकाई गिनी जायेगी सिवाय उसके जहां विशिष्ट रूप से विनिर्दिष्ट हो।
- (v) बिल का सकल योग करने पर परिगणित सभी प्रभार अगले उच्चतर रूपये में पूर्णांकों में लिखे जायेंगे।
- (vi) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर है: इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम / न्यूनतम स्तर हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर / निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किया जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हों।
- (ग) यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और /या ऐसी दरों के लागू करने को शासित करने वाली शर्तों तार्किक बनाए जाने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (vii). तार्किक स्तर से अधिक ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिये टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोगकर्ता से प्रभारों का भुगतान अपेक्षित नहीं होगा।

2. बर्थ भाड़ा प्रभार :

बर्थ भाड़ा प्रभार जलयान के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा निम्नलिखित दरों के अनुसार दिये जायेंगे:-

क्र. सं.	जलयान	प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	
		विदेशी-गामी जलयान (रु० में)	तटीय जलयान (रु० में)
1.	सभी जलयान	1.00	0.59

टिप्पणी :

- (i) बर्थ भाड़े की अवधि की गणना उस समय से की जाएगी, जिस समय जलयान बर्थ पर आता है।
- (ii) बर्थ भाड़े में बर्थ पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ की जगह को घेरना, कूड़ा – करकट हटाना, बर्थों को साफ करना, फायर बॉच आदि।
- (iii) जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की टूट-फूट के कारण अथवा बिजली की खराबी के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य अन्य कारणों से लगातार एक घंटे के लिए अथवा अधिक के लिए बेकार खड़ा रहता है, तब बर्थ भाड़ा उस अवधि के लिए नहीं लगाया जाएगा।
- (iv) (क) जब जलयान के चलने की तैयारी के सिग्नल के बाद बर्थ भाड़ा 4 घंटे के लिए नहीं लगेगा।
(ख) बर्थ भाड़े पर रोक के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में ज्वारभाटे की स्थितियां, खराब मौसम के अनुकूल न होने पर तथा रात्रि में नौचालन न हो पाने के कारण जहाज का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
(ग) जलयान का मास्टर/एजेंट, ज्वारभाटे एवं मौसम की स्थितियां अनुकूल होने पर ही जलयान को चलाने की तैयारी का सिग्नल देगा।
- (v) झूठे सिग्नल के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
जब पोत तैयारी का सिग्नल देता है, और अग्रिम रूप से प्रत्याशा में पायलट की मांग कर लेता है, जबकि पोत, उसका इंजन तैयार न होने के कारण अथवा कार्गो प्रचालन पूरा न होने के कारण अथवा ऐसे ही किसी कारण से जिसके लिए पोत को जिम्मेदार ठहराया जा सके, बर्थ से रवाना होने के लिए तैयार न हो, तो वह झूठा सिग्नल होगा। इसमें तैयार होने का वह सिग्नल देना शामिल नहीं है जब पोत अन-अनुकूल (प्रतिकूल) ज्वारभाटा, नाइट नेविगेशन के अभाव अथवा प्रतिकूल मौसमीय परिस्थितियों के कारण यात्रा पर न निकल पा रहा हो।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

परादीप पत्तन न्यास की सी क्यू – 1 और सी क्यू - 2 बर्थों में मैनिफैस्टड कार्गो पर कार्गो के आयातक द्वारा कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे-

क्र. सं.	वस्तु	इकाई	दर रुपये में	
			विदेशी	तटीय
क.	कोयला प्रहस्तन प्रभार (तापीय कोयला)	प्रति मीट्रिक टन	175.60	175.60
ख.	कोयला प्रहस्तन प्रभार (तापीय कोयले को छोड़कर)	प्रति मीट्रिक टन	175.60	105.36
ग.	चूना पत्थर	प्रति मीट्रिक टन	175.60	105.36
घ.	डोलोमाइट	प्रति मीट्रिक टन	175.60	105.36

टिप्पणी:

उपरोक्त दर सभी कार्गो को पोत से उतारने, स्टेक यार्ड में ढुलाई, स्टेक यार्ड में भंडारण करने, रेलवे वैन से उतारने के समय के बाद 10 दिन की निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण करने, रेलवे वैन में चढ़ाने और अन्य सभी प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए मिश्रित दर है।

4. भंडारण प्रभार

स्टेक यार्ड में भंडार किये गए कार्गो के लिए, निःशुल्क अवधि से इतर अवधि के लिए भंडारण प्रभार इस प्रकार होंगे:

क्र. सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के पश्चात शेष अवधि के पहले 5 दिन की दर	शेष कार्गो पर 6 ठे दिन से 10 वे दिन तक की दर	शेष कार्गो पर 11 वें दिन और उससे आगे की दर
1.	कोयला, चूना पत्थर और डोलामाइट	16.21 ₹० प्रति मीट्रिक टन प्रति दिन	32.42 ₹० प्रति मीट्रिक टन प्रति दिन	64.84 ₹० प्रति मीट्रिक टन प्रति दिन

टिप्पणियां:

- (i) 10 निःशुल्क दिवस अनुज्ञेय होंगे। आयातित कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन परिसर में सामान की प्राप्ति वास्तविक तारीख से आरम्भ होगी। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन से, सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-कार्यकारी दिवसों को नहीं गिना जायेगा।
- (ii) भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर कार्यकारी दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित निर्धारित निःशुल्क अवधि से इतर कार्गो के रूकने के सभी दिनों के लिए देना होगा।
- (iii) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपाजित नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किये जाने पर, टर्मिनल प्रचालक को आरोप्य कारणों से, कार्गो की सुपुर्दगी/पोत की स्थिति में नहीं हो।

5. ऊपर क्रम सं. 2 से 4 के लिए सामान्य नोट

संदर्भ प्रशुल्क मुद्रास्फीति के अनुरूप इंडेक्स किया जाएगा, किन्तु 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक की सीमा में हो। संदर्भ प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

अनुलग्नक - II

निष्पादन मानक

"परादीप पत्तन पर बीओटी आधार पर सी क्यू - 1 व 2 बर्थों का मशीनीकरण"-निष्पादन मानक अनुसूची

1. सकल बर्थ उत्पादन

यह प्राचल टर्मिन की कार्गो की विभिन्न किस्मों की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) का व्यवहार करता है। कोयले के मामले में टर्मिनल की क्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन की विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ उत्पादन का निर्धारण करेगी। उच्च टर्मिनल क्षमता और बड़ा पार्सल आकार उच्च उत्पादकता देगा। सकल बर्थ उत्पादन का परिकलन माह के दौरान पोत से प्रहस्तित कुल कार्गो का पोत द्वारा टर्मिनल पर लिये गए समय से विभाजित करके और टर्मिनल पर उस माह में पोतों के कार्यकारी दिवसों की संख्या से गुणा करके किया जाता है। पोत घंटों से कार्यकारी दिनों की संख्या का निर्धारण करते समय कुल घंटों में से 4 घंटे की बर्थ छूट को घटाया जाना चाहिए।

सभी कार्गो के लिए सकल बर्थ निष्पादन का मानदंड 48,000/दिवस/बर्थ होगा।

निर्धारित निष्पादन मानक में कमी को पूरा करने के मामले में भारण - 70%

2. अस्थायी भंडारण स्थान**(i) बल्क कार्गो**

कोयला कार्गो और अन्य कार्गो के लिए अस्थायी भंडारण स्थान की गणना एक महीने में कार्गो पोतों पर औसत पार्सल आकार के आधे को पत्तन से प्रति दिन कार्गो के औसत निपटान से भाग देकर निम्न सूत्र के अनुसार की जायेगी:

$$\text{कार्गो का प्रतिदिन औसत निपटान (क)} = \frac{\text{ओबी + प्राप्त /प्रेषित सीबी}}{\text{दिनों की संख्या}}$$

$$\text{ओबी} = \text{आदि शेष, सीबी} = \text{अंतिम शेष}$$

$$\text{औसत पार्सल आकार (ख)} = \frac{\text{पी}_1 + \text{पी}_2 + \dots + \text{पी}_n}{\text{एन (पार्सलों की संख्या)}}$$

$$\text{पी}_1 + \text{पी}_2 + \dots + \text{पी}_n = \text{एक महीने में प्रत्येक पोत का पार्सल आकार हैं।}$$

$$\text{बल्क कार्गो के लिए अस्थायी भंडारण समय} = 0.5 \text{ (बी/ए)}$$

सभी प्रकार के कोयले के लिए वैगन लदान प्रचालन आरम्भ होने तक अस्थायी स्थान समय 10 दिन होगा और डोलोमाइट व चूना पत्थर के लिए 30 दिन होगी।

निर्धारित निष्पादन मानक में कमी पूरा करने के मामले में भारण – 20%

3. प्राप्ति/ सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न अराउंड समय

प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय एक माह में कार्गो के लदान में लगा कुल समय को तैनात रेकों की संख्या द्वारा विभाजित करके, जैसा भी मामला हो, निकाला जायेगा। इसके अतिरिक्त, यदि रेक टर्मिनल में एकल प्रवेश के दौरान लदान और उतरायी दोनों करता है तो आबंटित समय दोगुना होगा।

मानदंड इस प्रकार होंगे:-

सभी कार्गो रेक (एकल प्रचालन) : 10 घंटे

सभी कार्गो रेक (दोहरा प्रचालन) : 18 घंटे

प्रति रेक 58 वाक्सन वैगन

निर्धारित निष्पादन मानक में कमी को पूरा करने के मामले में भारण –10%

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd September, 2015

No. TAMP/44/2015-PPT.— In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust for fixation of reference tariff for Mechanization of CQ – 1 and 2 Berths at the Paradip Port Trust (PPT) on BOT basis under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

No. TAMP/44/2015–PPT

Paradip Port Trust (PPT)

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of September 2015)

This case deals with the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for fixation of Reference tariff for Mechanization of CQ-1 and 2 Berths at the Paradip Port Trust on BOT basis.

2.1. This Authority had passed an order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008 fixing upfront tariff for a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth at the Paradip Port Trust (PPT) in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. This Order was notified in the Gazette of India on 16 August 2008 vide Gazette no. 133.

2.2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no. 214. The said Guidelines came into effect from 31 July 2013.

2.3. Subsequently, the MOS issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No.254.

3.1. In this backdrop, the Paradip Port Trust (PPT) under cover of its letter dated 9 June 2015 had submitted a proposal for notification of reference tariff for "Mechanization of CQ – 1 & 2 berths" at PPT on BOT basis, under the guidelines of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

3.2. The PPT in its proposal dated 9 June 2015 had proposed to mechanize its Berth nos. CQ-1 and 2 to enable handling of Coal, Limestone and Dolomite. In this connection, PPT had proposed to adopt the reference tariff from two different ports. In respect of coal, the PPT had proposed to adopt the Tariff for the Coal berth notified for PPT vide Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008. With regard to Limestone, the PPT had proposed to adopt the tariff notified for Limestone for Vishakhapatnam Port Trust (VPT) vide Order no. TAMP/51/2012-VPT dated 26 February 2013. Further, in case of Dolomite, the PPT, on the ground that the handling rate of Dolomite is similar to Limestone had proposed to adopt the tariff of Limestone approved in the case of VPT.

3.3. On a scrutiny of the proposal, it was seen that the PPT had envisaged to handle a combination of cargo comprising of Coal, Limestone and Dolomite. It was also seen that it proposed to adopt in respect of Coal, its own upfront tariff which has been fixed for a full-fledged coal berth. Further, in case of Limestone and dolomite, the PPT proposed to adopt the rate of only Limestone from a VPT Order. Clause 2.2 of the 2013 Guidelines requires the port to adopt the upfront tariff for "that commodity" as available in its own port or in the nearest port and does not provide to pick and choose the upfront tariff for different types of commodities from different major port trusts. Further, the PPT had not furnished any justification for adoption of the rates. Thus, the proposal of PPT was not seen to fit into the stipulation contained in Clause 2.2 of the 2013 tariff guidelines. Accordingly, the PPT was requested vide our letter dated 17 June 2015 to re-look at its proposal, based on the stipulations contained in the 2013 Guidelines and was requested to adopt the upfront tariff of any other major port trust for which upfront tariff has been fixed under 2008 Guidelines for the same combination of cargo viz., coal, limestone and dolomite. If tariff for the proposed combination of the multipurpose cargo is not available in any port, then the port was requested to come up with a proposal for fixation of Reference tariff for the proposed combination of the multipurpose cargo, based on the principles of 2008 Guidelines. It was also communicated to PPT that the revised proposal when received from PPT will be taken up for processing.

3.4. In this connection, the PPT has responded vide its letter dated 14 August 2015. The information / clarification sought by us vide our letter dated 17 June 2015 and response of PPT thereon is tabulated below:

Sl.No.	Information / Clarification sought by us	Response of PPT
1.	It is seen that the PPT in its proposal has proposed to mechanize its Berth nos. CQ-1 and 2 to enable handling of Coal, Limestone and Dolomite. In this connection, PPT has proposed to adopt the reference tariff from two different ports. In respect of coal, the PPT has proposed to adopt the Tariff for the Coal berth notified for PPT vide Order	The present proposal is basically a Coal unloading terminal in which Limestone and Dolomite would also be permitted for unloading. Approximately 90% of the Traffic throughput & Capacity utilization is linked to coal imports and the balance 10% is for both Dolomite and Limestone.

<p>No. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008. With regard to Limestone, the PPT has proposed to adopt the tariff notified for Limestone for Vishakhapatnam Port Trust (VPT) vide Order no. TAMP/51/2012-VPT dated 26 February 2013. Further, in case of Dolomite, the PPT, on the ground that the handling rate of Dolomite is similar to Limestone has proposed to adopt the tariff of Limestone approved in the case of VPT.</p> <p>PPT has placed reliance on Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines of 2013. Clause 2.2 <i>inter alia</i>, stipulates that in case no tariff has been fixed for “that commodity” at that Major Port Trust, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for “that commodity” giving detailed and sufficient justification.</p> <p>Though the PPT has envisaged to handle a combination of cargo comprising of Coal, Limestone and Dolomite, it proposes to adopt in respect of Coal, its own upfront tariff which has been fixed for a full-fledged coal berth. Further, in case of Limestone, the PPT proposes to adopt the rate of only Limestone from a VPT Order, wherein, upfront tariff has been fixed for a multipurpose cargo berth envisaged to handle multi various cargo like Manganese Ore, Bauxite, Gypsum, BF Slag, Ores (other than iron ore) and Illemite sand.</p> <p>Clause 2.2 of the 2013 Guidelines requires the port to adopt the upfront tariff for “that commodity” as available in its own port or in the nearest port and does not provide to pick and choose the upfront tariff for different types of commodities from different major port trusts. Further, the PPT has not furnished any justification for adoption of the rates. Therefore, the proposal of PPT does not fit into the stipulation contained in clause 2.2 of the tariff guidelines of 2013. In this connection, it may be recalled that in some other instance with reference to a proposal received from PPT in January 2014 for fixation of Reference tariff for development of multipurpose berth at PPT, this position has been brought to the notice of PPT vide our letter no. TAMP/10/2014-PPT dated 24 January 2014.</p>	<p>It is to mention, that TAMP have earlier notified vide Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008 the applicable Tariffs for a coal unloading terminal of 10 MTPA capacity at Paradip Port.</p> <p>Hence, it is now proposed to index and adopt the available notified tariff as stated above for same ‘Commodity’ of an ‘under implementation project’ at PPT (Development of Deep Draught Coal Berth) for the present proposal for “Mechanisation of CQ I & CQ II Berths at Paradip Port on BOT basis”</p> <p>Further, it is desirable that the tariffs for both the projects are kept identical as both the projects are being developed as mechanized unloading terminals with similar equipment configuration. The cargo handling charges for Limestone and Dolomite are also kept same as for coal considering that the handling rates and performance standards would be same as for coal.</p> <p>Accordingly, the present proposal has been recast based on the clarification give above.</p>
<p>2. Further, from the information of the project details furnished by the PPT, it is seen that the capital cost of the Project is estimated at ` 1103.42 crores. In this connection, it is not clear whether PPT has satisfied itself that by adoption of the rates</p>	<p>A Techno Economic Feasibility Report has been prepared wherein the Project IRR has been worked out. As per the TEFR the project would give satisfactory returns on the basis of the present proposed Tariff.</p>

proposed by it, the prospective operator: (i). would be in a position to recover the operating cost and 16% return on the capital investment to the tune of ` 1103.42 crores. (ii). would not recover more than the operating cost and 16% return on the capital investment, resulting in windfall gains.	
---	--

4.1. In this backdrop, and as brought out above, the PPT vide its letter dated 14 August 2015 has recast its proposal.

4.2. The other main points made by the PPT in its letter dated 14 August 2015 are summarized below:

- (i). In the upfront tariff proposal dated 9 June 2015, the port had proposed to adopt the reference tariff of two different ports viz PPT and VPT for different types of dry bulk cargo viz. Coal, Dolomite and Limestone.
- (ii). In response, it was communicated by TAMP vide its letter dated 17 June 2015 that the proposal needs to be recast considering tariff of one port only.
- (iii). In pursuance of the above, the proposal has been recast and it is proposed to adopt the reference tariff of Deep Draught Coal Berth notified by TAMP vide Case No. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008 for the present proposal.
- (iv). It is to mention that the volume of Limestone and Dolomite are minimal in the present project for Mechanization of CQ 1 and 2 berths compared to coal imports and as such, it would be desirable to adopt the same upfront tariff.
- (v). The PPT Board has resolved to approve to recast the proposal considering reference tariff for Deep Draught Coal Berth notified vide Case no. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008 in respect of handling of Coal, Dolomite and Limestone in the Mechanisation of CQ 1 and 2 berths at PPT on BOT basis after prevailing indexation.

4.3. The other points as seen from the PPT proposal are summarised below:

- (i). The project is for Mechanization of the existing 2 nos. of Central Quay berths (485 mtrs) at Paradip Port for handling imports of all types of Coal, Dolomite and Limestone, at an estimated cost of ` 1,103.42 Crores with a terminal capacity of 20 MTPA. The facility is basically a Coal unloading terminal in which Limestone and Dolomite etc. would also be permitted for unloading. Approximately, 90% of the throughput and capacity utilisation is linked to coal imports and the balance 10% is for both Dolomite and Limestone etc.
- (ii). The proposed equipment for this project consists of 4 nos. of Ship Unloaders, 2 nos. of Stackers-cum- Reclaimers, 2 Nos. of Reclaimers and 2 Nos. of Stackers. A stacking area of 25.96 Ha will be provided to concessionaire for developing this facility at Paradip Port.
- (iii). Further, the cargo handling charges for Limestone and Dolomite are kept same as that of coal, considering that the handling rates and performance standards in respect of Limestone and Dolomite would be same as for Coal. The norms for considering handling rates for multipurpose berth in "Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts, 2008" classifies Coal, Limestone and minerals under one category.
- (iv). The PPT proposes to adopt the available notified tariff at PPT ("Development of deep draught coal berth on BOT basis"), notified vide Case No. TAMP/18/2008-PPT on 16 August, 2008, after applying a rate of 35.08% as per indexation norms provided by TAMP vide letter No TAMP/12/2009- Misc dated 8 April 2015, as well as adopt the Performance Standards notified for Deep Draught Coal Berth Project in toto.

5. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) This Authority had passed an Order no. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008, interalia, fixing upfront tariff for handling thermal coal and other coal at deep draught coal berth at the PPT, in pursuance of the 2008 guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports.

- (ii). Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, announced by the Government for fixation of Reference Tariff inter alia, stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

- (iii). In the case in reference, the PPT envisages to set up a Coal unloading terminal, in which Limestone and Dolomite is also envisaged to be handled approximately at 10% of the capacity. In this connection, the PPT had initially envisaged to adopt its own upfront tariff for Coal and the rate available for Limestone at VPT in respect of Limestone and Dolomite.

Subsequently, the PPT has proposed adoption of its own upfront tariff notified vide Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 16 August 2008, fixed in respect of thermal coal in the case of the deep draught coal berth for handling all cargo at the proposed facility. As per PPT, approximately 90% of the Capacity utilisation pertains to coal imports and only the balance 10% would comprise of both Dolomite and Limestone.

Further, as per PPT, the handling rates and performance standards in respect of Dolomite and Limestone would be same as that of Coal. It is noteworthy that the norm for cargo handling rate for coal, limestone, minerals etc. is uniform at 10,000 tonnes per day as prescribed in the tariff guidelines of 2008. Therefore, the PPT has proposed adoption of its own upfront tariff of coal fixed in the year 2008, in respect of all cargo envisaged to be handled at the proposed facility, viz. Coal, Dolomite and Limestone. Based on the justification furnished by the port and relying upon the judgment of the port to treat Limestone and Dolomite at par with Coal, the proposal of PPT to adopt the tariff of Coal in respect of Dolomite and Limestone is approved.

- (iv). The PPT has indicated that the capital cost of the project is estimated at ` 1,103.42 crores. With regard to a specific clarification sought from the port as to whether it has satisfied itself to ensure that the prospective BOT operator would be in a position to recover the admissible operating cost and permissible return on capital employed at 16% by way of adoption of the rates proposed by PPT and that at the same time the operator would not recover beyond the admissible operating cost and the permissible rate of return of 16%, the PPT has stated that as per the Project IRR in the Techno Economic Feasibility Report, the project would give satisfactory returns based on the proposed tariff. This position is relied upon.
- (v). The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines of 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The upfront tariff for the deep draught coal berth at the PPT was notified in July 2008. The Upfront Tariff Schedule of PPT specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2008. Accordingly, the PPT has applied the indexation factor of 35.08% on the tariff caps approved for the deep draught coal berth at PPT vide Order of July 2008. This indexation factor is seen to be the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff fixed in the year 2015 with base WPI as on 1 January 2008.

Thus, the indexed reference tariff for handling coal, dolomite and limestone at the proposed facility as derived by the PPT based on the indexation factor as applicable for the year 2015, is found to be in order.

- (vi). In the proposed reference tariff schedule, the PPT has proposed definitions and the general terms and conditions forming part of the PPT Reference tariff Schedule. In this regard, it is relevant here to mention that the upfront tariff schedule for the deep draught coal berth at PPT approved in July 2008 did not prescribe the definitions, general terms and conditions and the various conditionalities governing the levy of cargo handling charges, storage charges and berth hire charges, which are generally prescribed in the Upfront tariff Schedule

of the various major port trusts. However, subsequently while notifying reference tariff for mechanisation of EQ-1, 2 and 3 Berth for handling coal at PPT which was based on the adoption of upfront tariff for handling coal fixed for PPT in the year 2008, definitions, general terms and conditions and all other conditionalities governing the levy of all charges were prescribed in the Reference Tariff Schedule forming part of the PPT Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 21 February 2014. The PPT is also seen to have proposed the same definitions, general terms and conditions and all other conditionalities governing the levy of cargo handling charges, storage charges and berth hire charges forming part of the Reference tariff Schedule of the PPT (Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 21 February 2014) in the current Reference tariff Schedule. The definitions and conditionalities as proposed by the PPT in its Scale of Rates is approved.

Further, in the note prescribed in Section 3 – Cargo handling charges of the proposed Scale of Rates, the PPT has incorporated the sentence 'after the time of unloading the cargo from railway wagons', similar to the sentence prescribed in the Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 21 February 2014. In this regard, it is relevant to mention here that the Reference Tariff Schedule of February 2014 pertained to the export of cargo whereas the current proposal pertains to the import of cargo. The above mentioned sentence appears to have been inadvertently included by the PPT while framing the note in the current Reference Tariff Schedule. In view of this position, the said sentence in the proposed Scale of Rates is deleted.

- (vii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.'

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the PPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (viii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

With regard to the performance standards, the PPT has proposed the gross berth output per berth at 48000 tonne per day. The PPT has also stated that the Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal multiplied by number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours. The Gross Berth Output of 48000 tonnes per day is seen to be based on the average output of the capsize vessels (50000 tonnes) and panamax vessels (35000 tonnes) and based on the share of capsize vessels and panamax vessels at 80:20, as relied upon in the optimal capacity calculation of deep draught coal berth at PPT. The Performance Standards as proposed by PPT with regard to Gross Berth Output is relied upon.

- (ix). With regard to prescription of Performance Standard for 'Transit Storage Dwell', the PPT has indicated that the transit dwell time for all types of coal will be 10 days and that for dolomite and limestone it will be 30 days upto commencement of wagon loading operation. The transit dwell time in respect of coal, dolomite and limestone as proposed by the Port is relied upon.
- (x). The turn around time for receipt / delivery operation for a single operation at 10 hours as well as the double operation at 18 hours is also prescribed as proposed by the PPT.

- (xi). With regard to the Performance Standards as brought out above, it is relevant to mention that the PPT while retaining the core Performance Standard Parameters as prescribed in the PPT Order No. TAMP/12/2014-PPT dated 21 February 2014 relating to Gross berth output, transit storage dwell time and turnaround time, has proposed performance standards in a more descriptive and elaborate manner. Given that the core performance standard parameters are same, the description proposed by the PPT for the said parameters is also included.
- (xii). In the schedule of performance standards, the PPT has prescribed conditionalities relating to Performance Evaluation and calculation of liquidated damages which states that Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/ or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioning Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance.

The said conditionality is seen to be relevant between the parties entering into a Concession Agreement. The Performance Standard Schedule notified by this Authority need not prescribe conditionalities governing review of reports of the Concessionaire by the Concessioning Authority and payment of liquidated damages. These conditionalities may form part of the Concession Agreement to be entered by the parties, if PPT so desires, and hence not incorporated in the Performance Standard Schedule notified by this Authority.

6.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

6.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex – I** and the Performance Standards for the Mechanization of CQ – 1 and 2 Berth as proposed by the port, is attached as **Annex – II**.

6.3. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Mechanization of CQ – 1 and 2 Berth at PPT and notifies along with the Performance Standards.

6.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the PPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

7.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

7.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

7.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the PPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

7.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

7.5. After considering the views of the PPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

7.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

7.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

7.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding PPT. The PPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

7.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

7.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

7.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data / information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/2015(221)]

Annex – I

REFERENCE TARIFF SCHEDULE

Mechanization of CQ – 1 & 2 Berths at Paradip Port Trust

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“Day”** shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is “coastal” or “foreign-going” for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a) The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

- (c) In case of cargo related harges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to storage yard including wharfage.
 - (d) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents for the vessel shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels	1.00	0.59

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupied the berth till she vacates the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to non-availability / break down of terminal operator's equipment or power failure or any reasons attributable to the terminal operator.

- (iv). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
 (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
 (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
 (v). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

3. CARGO HANDLING CHARGES:

The cargo handling charges at the CQ – 1 & CQ – 2 berths at Paradip Port shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
a.	Coal handling charges (Thermal coal)	Per Metric Tonne	175.60	175.60
b.	Coal handling charges (for other than Thermal coal)	Per Metric Tonne	175.60	105.36
c.	Limestone	Per Metric Tonne	175.60	105.36
d.	Dolomite	Per Metric Tonne	175.60	105.36

Note:

The above rate is the composite rate for unloading of all the cargo from the ship, conveying to stack yard, storage at the stack yard upto free period of 10 days, reclaiming from stack yard and loading on to the railway wagons and all other miscellaneous services provided.

4. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

Sl. No.	Commodity	Rate for first 5 days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for 6th day to 10th day for the balance cargo	Rate for 11th onwards for the balance cargo
1.	Coal, Limestone and Dolomite	` 16.21 per MT per day	` 32.42 per MT per day	` 64.84 per MT per day

Notes:

- (i). 10 free days shall be allowed. Free period for import cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the Port premises. For the purpose of calculation of free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
 (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
 (iii). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the Terminal operator

5. General Note to Sl no. 2 to 4 above:

The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - II

PERFORMANCE STANDARDS

**Schedule of Performance Standards “Mechanization of CQ – 1 & 2 Berths at
Paradip Port on BOT Basis”**

1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of coal the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal multiplied by number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The norm for Gross Berth Output for all cargo will be 48,000 / Day /Berth.

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 70%.

2. Transit Storage Dwell**(i) Bulk Cargo:**

The Transit Storage Dwell Time for coal cargo and other cargo shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

$$\text{Average disposal of Cargo per day (A)} = \frac{\text{OB} + \text{Received} / \text{Dispatched} - \text{CB}}{\text{No. of days}}$$

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

$$\text{Average Parcel Sizes (B)} = \frac{P_1 + P_2 + \dots + P_n}{n \text{ (no. of parcels)}}$$

P₁, P₂P_n are parcel size of each vessel in a month.

$$\text{Transit Storage Time for Bulk Cargo} = 0.5 (B/A)$$

The transit dwell time for all type of coal will be 10 days and for dolomite and limestone will be 30 days up to commencement of wagon loading operation.

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 20%

3. Turn around Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading of cargo divided by the number of rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those rakes.

The Norms will be as follows:

Rake for all cargo (Single Operation): 10 Hours

Rake for all cargo (Double Operation): 18 Hours

58 BOXN wagon per rake.

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard - 10%